

# 新刊紹介

田村圭介著

『迷い迷って渋谷駅』

日本一の「迷宮ターミナル」の謎を解く

竹田 喜美子

本書は、今や、東京の顔になりつつあるモンスター渋谷駅（優雅な姿の東京駅に對峙して、ジャンクで、外観では駅舎がどれか判らないが、実は、地上4階、地下5階の9層の中に9路線が入り組み、1日280万人もの乗降客数を捌いている。）に徹底したアプローチを試み、隠れているメカニズムを地形的、歴史的に解きほぐし、今後大きく変容する渋谷駅に言及したものである。

本文は著者の該博な知識を駆使して雑多に専門用語が飛び交っている。しかし読みづらいかと言えど否である。誰にも馴染みのある渋谷駅に対する知的な好奇心をそそり一気に読ませる魅力的な書である。ここでは、その内容をじっくり堪能しながら紹介したい。

**プロローグ** 冒頭、世界的に注目を浴びる渋谷駅前のスクランブル交差点「シブヤ・クロッシング」



2013年3月20日発行  
光文社  
A5判 272頁  
定価 本体1600円＋税

の描写から始まる。青信号の45秒間に繰り広げられる（1日20万人が通過の）混沌の中に整然とした秩序が存在することに世界が驚嘆していることを明かす。著者はこのあたりから渋谷駅の隠された秘密を暗示する。

**フレームⅠ** 「渋谷駅の作法」では、渋谷駅を理解するためにまず特徴的な地形の解説から始まる。渋谷の地形はX、Y軸の2次元で、そして1・2・3の平方数1・4・9で2つの特徴が示されるとしている。X軸（東西方向）の大山街道、Y軸（南北方向）の渋谷川、X、Y軸の交点が谷間の渋谷駅になる。1つの渋谷駅は平面的にはX、Y軸からなる第Ⅰから第Ⅳまでの4つの象限（領域）を構成し、立体的な9層からなる。また1つの渋谷駅は、4つの電鉄企業が運営しており、9つの電鉄路線が入り込んでいる。

渋谷駅の建物は駅施設の単体だけではなく、商業施設や文化施設、宿泊施設などを組み込んだ複合施設である。駅周辺が目まぐるしく変化していく中で、渋谷駅は駅としてのアイデンティティを保ちながら、それに呼応して形態を変容し続けている。このような複合体の渋谷駅を「渋谷駅体」と著者は呼んでいる。

**フレームⅡ** （アクソメ・平面・断面のダイアグラム図を参照）「渋谷駅の履歴」では、渋谷駅の形がつけられていく歴史的過程を解説する。渋谷駅のすべては、渋谷川と渋谷の谷によって形成されたといえる。渋谷の谷を通る大山街道は、江戸時代に神奈川県伊勢原市の大山寺に参詣するルートとして登場する。

一八八五年、日本鉄道株式会社の山手線の開通と同時に渋谷駅が誕生する。一九〇七年、玉電、通称ジャリ電が開通、後に旅客電車になる。明治時代、大山街道沿いに軍施設が集まり、渋谷は歓楽街として発展する。一九一一年、路面電車の東京市電が東から入り込み、3つの路線の終点と中間駅が谷底で出会うことになる。一九二〇年、山手線は高架線となり、二代目渋谷駅が誕生する。

一九二七年に東急電鉄の東横線が、一九三三年に京王井の頭線が渋谷駅に乗り入れる。東急電鉄創業者の五島慶太は鉄道を敷設し、その沿線に緑豊かな住宅地を開発し、文化施設や学校施設も整備するという田園都市構想を抱いていた。一九三四年に渋谷駅にターミナルビルとして東急百貨店東横店東館が建築家渡辺仁の設計で建設される。

一九三八年、初めての地下鉄となる銀座線が開通する。その後、五島は多くの電鉄企業を買収し、建築家の坂倉準三と共に渋谷駅の大改造に着手する。一九五四年に建てた東急会館（現、東急百貨店東横店西館）は、地下鉄である銀座線が3階、玉電が2階に集約されたターミナルとなる。一九五六年に複合文化施設である東急文化会館が、一九七〇年には東急百貨店東横店南館が建設される。

一九六七年に東急百貨店本店、一九六八年に西武百貨店ができる。一連の開発競争により、一九七〇年代には渋谷が若者の街として定着する。一九七七年新玉川線（現、田園都市線）が、一九七八年半蔵門線が渋谷駅に乗り入れ、相互直通運転を実施する。そのため電車も人も駅を通過することで脱ターミナル化する。一九九六年に埼京線が開通、二〇〇一年には湘南新宿ラインが開業し、渋谷駅が線路で北へ南へとつながり拡張していく。二〇〇八年には東京地下鉄の副都心線が渋谷駅に乗り入れ

る。渋谷駅は、平面的に4方向から、立体的に9層から9路線が貫入し、さらに駅施設だけでなく商業施設や文化施設とも融合して、時代と共に増殖しながら、機能の変化に伴いその形態を変えてきた。

**フレームⅢ**（二つのリング・渋谷駅立体ネットワーク・渋谷駅ネットワークの図と渋谷駅動線体模型を参照）「渋谷駅の更新」では、渋谷駅の複雑な内部空間を解析し、「隠された秩序」の存在を証明し、「迷宮」の謎を解き明かす。渋谷駅では、複数のプラットホームがX方向とY方向に交差し、線路は頭端式と通過式が混ざり、改札は地上型・高架型・橋上型・地下型の4つの型が存在する。この混沌とした内部構造が渋谷駅を迷宮化させている。7つのプラットホーム間の乗り換え移動のために連絡通路が張り巡らされ、それが128のルートになり、平面リングと立体リングに二分される。この二つのリングは部分的に重なり合いながら大量の人の流れを柔軟に受け止めている。単純な二つのリングが渋谷駅の秩序を形成し、幾つものパターンがうまく機能しているという。このリングは人の動きによって偶発的に生まれたものである。渋谷駅を環境に適応して動的にふるまう有機体に見立て「超動線体」と表現する。著者は問いを投げ

かける。果たして渋谷駅は生物のように環境に適応できるのか。

**エピソード** 「曲がり角の2013年渋谷駅」では、未来の渋谷駅に対する期待と不安が語られる。今後15年間にわたり大改造が進められ5棟の超高層ビルが計画されており、建物ありきの手法は、人の流れに対応して空間をつくってきたこれまでの渋谷駅の性質とは明らかに異なるからである。未来の渋谷はどのように変容するのか予測不能である。

本書の意図は、多様化し先行き不透明な現代社会の中にあって、渋谷駅の秩序ある行動パターンを解析することで世界の中の日本人社会を浮き彫りにすることにあるのではないかと考えられる。図面や模型は、どれも力作であるが、中でも、ここで紹介したものは特に素晴らしい。空間を「見える化」する手法は、著者の建築家としての本領発揮である。多面的な資料を大量に駆使して渋谷駅を徹底的に解剖しようとする姿勢に、著者の熱意が伝わってくる好書である。

（たけだ きみこ 本学名誉教授）